

地域づくり委員会



10月13日(金)広島市において、約50名の委員出席のもと、2023年度第1回地域づくり委員会を開催しました。

当日は、国土交通省 中国地方整備局 道路部長 門間俊幸氏によるご講演の後、当委員会の活動実施状況報告及び政府等への要望事項を審議し、原案どおり承認されました。

ここでは、講演の概要を紹介します。

「道路行政に関する最近の話題」

国土交通省中国地方整備局
道路部長 門間 俊幸 氏



■中国地方の現状

中国地方は全国に先駆けた急激な人口減少及び高齢化が進んでいる。また土砂災害警戒区域の指定数は全国の中でも多く、線状降水帯による被害が深刻化してきている。こうした課題に対し、生産性を向上させ経済を維持したり、国土強靱化の対策を行い、被害を少なくする体制をとっていく必要がある。

■中国地方のポテンシャル

中国地方は子育てがしやすいなど首都圏等より住みやすい環境にあると言われ、「住みたい田舎ベストランキング」で人口1万人未満の町から20万人クラスの都市まで人口規模によらず幅広い世代の部門でランクインしている。

また広島県を中心に多様なプロスポーツ団体があり、スポーツ観戦の行動者率が高く、四季折々の多彩なスポーツ・アクティビティも体験できる。

■地方の活力と道路整備

地域の生産性ポテンシャルを上げるためには、人流物流の移動時間を短縮し、安定して交通を流すことが重要。

例えば、山陰地方には豊富な観光資源があるものの、山陰道のミッシング区間はツアー空白地。道路を繋ぐことで山陰地方の観光の選択肢を増やすことが可能となる。

コロナ禍後、全国的にはインバウンドは回復しつつあり、中国地方も直近では改善傾向にあるが、まだまだ。中国地方の豊富な観光資源のポテンシャルを生かし、インバウンド需要を増加させることが重要。

広島港の取扱貨物量は、施設規模が同程度の他港に比べ取扱量が少なく、都市圏の道路網の整備も遅れているため、道路整備と併せて工場を誘致するなどのサポートに取り

組んでいる。

令和5年3月に開通した東広島・安芸バイパスは定時性が求められる広島空港利用の利便性向上にも寄与した。

物流の2024年問題に際し、大阪と九州の中間地点である岡山県や広島県では大型物流拠点の開発・立地が進んできている。

農林水産業では、全国上位の産出額である水産物が多い中、鮮度を維持し安定的に供給を行うことで販路を拡大し付加価値の高い商品を販売できることになるため、そのための道路整備は重要である。

中海・宍道湖圏域は日本海側における西日本唯一の人口集積拠点である。

宍道湖北側の高規格道路など「8の字ルート」を整備することで、米子・出雲の2空港及び境港の利便性向上など同圏域の機能強化を図ることができる。

■道路の予算

整備局総事業費は年間約5,000億円、内訳としては直轄事業が1/3、それ以外に県や市町村道など地方道整備の交付金事業や補助金事業がある。直轄事業の予算は近年減少し道路に関しては概ね1,300億円程度だが、補正予算で「国土強靱化のための5か年加速化対策」が追加され、一定の規模を維持している。

■中国地方における高規格道路の整備状況等

山陰道のミッシング区間は少しずつ解消されていく予定。山陽側もネットワーク強化に向けて、西広島バイパスの延伸、広島南道路木材港西～廿日市間、岡山環状道路、岡山倉敷道路など事業を展開中。

高規格道路はまだ暫定2車線区間が多く、安全対策・老朽化対策となる4車線化も着実に進めなければならない。

利便性向上に繋がるスマートインターチェンジの整備や、物流支援となる全国初のコネクティブパーキングを廿日市市に設置するなど、配送効率の高い物流ネットワークを作っていきたい。

(担当：三崎)